

鉄道の安全・安定輸送を支える

電車線金具の総合メーカー

株式会社 電業



大正8年(1919年)に創業した株式会社電業は、架線(電車に電気を供給する各種電線)を適正な位置に固定するための「電車線金具」を製造しています。創業以来、新幹線網の整備や、日本国有鉄道の電化工事計画に多大な貢献を果たすなど、日本の鉄道界に欠かせない企業として、業界内で高いシェアと確かな地位を確立しています。今回は同社代表取締役社長の濱谷和也氏に創業からの事業の変遷についてお話を伺いました。



株式会社 電業

代表取締役社長：濱谷 和也 氏
本 社：東大阪市高井田中2丁目5-25
創 業：1919年5月8日
社 員 数：119名
事業内容：鉄道用電車線機器製造



本社外観

― 電車線金具の国産化を目指し創業

当社では創業当初から電車線金具を製造しています。戦前、電車線金具や信号機器などは、欧米からの輸入品がほとんどでした。一方で、国内では産業の発展や人口増加に伴って鉄道輸送の需要が高まっており、鉄道部品・金具の国産化が政府肝入りで推進されていました。そうした工業製品の国産化のため、創業者の濱谷勇太郎によって1919年に立ち上げられたのが当社の成り立ちです。

創業当初はまだまだ生産技術が未熟で、輸入品の品質水準とは大きく差がありました。電車線金具は鉄道の安全・安定輸送に欠かせない重要な部品ですので、不良品を出すことは絶対に許されません。創業間もない頃は、利益を度外視して、製品検査と品質管理を徹底的に行っていたそうです。



同社の主力製品である可動ブラケット

― 国鉄の頭脳と電業の生産技術により実現した東海道新幹線

当社にとっての大きな出来事の一つが、戦後に日本国有鉄道(国鉄)が設

立されたことです。当時、軍事関係に携わっていた技術者が戦争の終結によって大量に失業しました。彼らは得てして日本の頭脳のトップ集団であり、国鉄にはそうした人々の再雇用先としての役割があったと思います。当社は、国鉄技術陣による技術指導のもと、新幹線の高速走行に対応した新しい金具を多数開発しました。国鉄の求める厳しい仕様に応え続けることで、当社の技術力は大きく向上しました。

その結果、東海道新幹線建設に必要な電車線金具を納入することができました。本来、こうした大規模な案件は大手企業の得意とする領域です。しかし、建設後の保守・メンテナンス時に部品供給をきめ細かく対応できるという当社の強みを評価いただき、この案件を任せていただきました。

東海道新幹線の建設は、国鉄の設計開発力と当社の生産技術が合わさったことによって実現しました。この新幹線事業については、東京～大阪間が開通したあとも、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線など、新幹線網の拡大に伴って安定した受注がありました。



東京2020パラリンピック 聖火フェスティバル 溶解炉から採火

「パラリンピック聖火はみんなのものであり、パラリンピックを応援するすべての人の熱意が集まってひとつの聖火を生み出す」という国際パラリンピック委員会の理念に基づき、昨年、日本各地ではさまざまな方法で「採火」が行われた。

同社の所在地である大阪府東大阪市では、「モノづくりのまち」東大阪を象徴する火として、同社の溶解炉から採火を行った。右の写真は、2021年8月に同社工場内で実施した採火の様子。採火した東大阪市の火は大阪府の集火式会場に届けられ、大阪府内の42市町村から集めた火は「大阪府の火」として、東京の点火セレモニー会場に送り出された。



—「動力近代化」とともに

一方で、在来線区間に目を向けると、戦前は東京や大阪といった都市部以外では“電車”があまり走っておらず、東海道新幹線が開通した後も各地の主要本線では“汽車”を利用するという状況でした。地方や長距離路線のほとんどが「電化」されていなかったのは、おそらく、空爆によって架線が切断されると電車が動かなくなり、物資供給ができなくなるという懸念があったからでしょう。汽車であれば、レールさえあればどこでも走らせることができます。そのため、戦前・戦中はあえて長距離列車の電化を行わなかったのだと思います。

しかし、戦後になると状況が一変します。石炭を燃やして動力を生み出す汽車はエネルギー効率が悪いと、国鉄の動力近代化計画に伴い日本全国で鉄道の電化工事が始まりました。線路は既存のものをそのまま利用できるように、電柱を立て、架線を張るだけで電車は走ることができます。電柱や架線の数だけ当社の製品が使われるので、鉄道の電化に伴って売上が急激に増加しました。昭和30年代から40年代にかけて、業績は右肩あがりの状況が続きました。

— 幅広い製品ラインナップが 社会インフラを支える

現在、全国的にみても線路の新設

は以前に比べ減少しています。都市の一部では、新しい駅ができ話題にもなっていますが、地方では赤字路線が増え、廃線が進んでいるのが現状です。そうした中、現在の主力になっているのが保守・メンテナンスへの製品供給です。



当社の製品は鉄道という社会インフラの一部であり、安全面から、一定の期間が経過すると必ず交換しなくてはなりません。製品が取り付けられる電柱や架線は全国各地に無数に点在しているので、毎日、日本のどこかで当社製品の交換工事が行われているといっても過言ではありません。また、電車線金具は、設置される場所ごとの走行条件（速度や列車本数）や自然環境の違いにより、同じ機能の電車線金具でも異なる使用条件が求められるため、製品の仕様は多岐にわたります。当社の強みは、多種多様な要望に対してきめ細かく対応できることだと思っています。長年培ってきた確かな信頼と対応力を評価いただき、業界内で高いシェアを維持できているのだと感じています。

— 仕事を面白いと思ってもらえると、 会社は大きく成長する

当社は3年前に創業100周年を迎えました。しかし、あくまでそれは通過点だと思っています。節目節目で「こんなことがあったな」と振り返ることは大事ですが、もっと大切なのはこれから先のことです。当社では創業100周年記念事業の一環として、社内の設備更新を製造現場の社員が中心となって行いました。設備更新の担当者は、機械や設備に関する研修会に参加したり、



新しくなった鑄造工程

メーカーやユーザーの工場を見学したりと、自主的に動き機械の機種選定や製造工程の見直しなどを行いました。会社は「人」が集まった組織です。社員ひとり一人が仕事に面白さを感じ、「こうしよう」「ああしよう」と自ら考えることができるようになれば、会社は必ず強くなります。これからも自分の頭で考え行動することができる社員が一人でも増えるよう願っています。

— 貴重なお話をいただき、 誠にありがとうございました。